

# وسائل النقل والمواصلات البرية في القاهرة العثمانية (١٥١٧ - ١٧٩٨ م)

د / رضا أسعد شريف

دكتوراه فى التاريخ الحديث والمعاصر

## وسائل النقل والمواصلات البرية في القاهرة العثمانية (١٥١٧-١٧٩٨ م)

### مفهوم النقل والمواصلات

النقل والمواصلات في مفهومهما العام: هما عملية نقل البضائع والأفراد من مكان إلى آخر، وتأخذ وسائل النقل والمواصلات الأفراد إلى الأماكن التي يرغبون الذهاب إليها، وتأتي إليهم بالبضائع التي يحتاجونها أو يرغبون فيها، ونركز هنا في هذا المجال على النقل والمواصلات البرية داخل دروب وحواري القاهرة العثمانية؛ فالنقل البري هو النقل الوحيد القادر على تحقيق خدمة توصيل السلع من مصادر إنتاجها إلى باب مستهلكها رأساً، أو من اليد إلى اليد، بمعنى أنه من خلال هذه الوسيلة يتمكن المشتري نقل بضائعه من عند التاجر حتى إدخالها إلى قلب منزله مباشرةً.

وما ينطبق على النقل ينطبق تماماً على المواصلات البرية التي تضع الأفراد والجماعات على وجهتهم المرغوبة رأساً، وذلك على النقيض تماماً من النقل والمواصلات النيلية أو البحرية التي تعد امتداداً طبيعياً ومكماً للنقل والمواصلات البرية، ويمكن القول بأن النقل والمواصلات البرية هي أم عمليات النقل والمواصلات عموماً؛ فما من عملية نقل ومواصلات نيلية أو بحرية قديمة (أو جوية في وقتنا الحالي) إلا وتبدأ وتنتهي بعملية نقل أو مواصلات برية، ومن هذا المنطلق وقع الاختيار على موضوع النقل والمواصلات البرية تحديداً ليكون مجال البحث<sup>(١)</sup>.

وعلى صعيد آخر فإنه لا يمكن بأي حال من الأحوال إغفال الدور الفعال للنقل والمواصلات البرية في ربط الأحياء بعضها البعض من خلال الطرق المتشابكة داخل القاهرة، والمرتبطة أيضاً بالمناطق الخارجية بواسطة شبكة طرق برية من جهة أخرى، بمعنى أن العملية في مجملها العام نقل البضائع والأفراد من مكان إلى مكان آخر من الأماكن التي يرغبون الذهاب إليها، وعلى الجانب

الآخر تأتي إليهم أيضاً بالمتطلبات التي يحتاجونها في حياتهم الاجتماعية والاقتصادية على حدٍ سواء، ومن الجدير بالذكر أن أنواع وسائل النقل والمواصلات البرية المعنية بالدراسة هنا هي كل من الخيل والبغال والحمير والجمال<sup>(٢)</sup>.

### أهمية النقل والمواصلات

ترجع أهمية النقل والمواصلات في كونهما أساس النشاط الاقتصادي؛ فبدون وسائل النقل لا تكون هناك عملية نقل للتجارة وبدون التجارة ونقلها بواسطة هذه الوسائل يستحيل ربط المركز بالأطراف (المدينة بالقرى الواقعة على أطرافها)، بل يستحيل ربط أحياء المدينة الواحدة بعضها البعض، ويمكن القول بأن وسائل النقل والمواصلات ساهمت في قيام التواصل الحضارى؛ فمما لا شك فيه أنه قبل استعمال الحيوانات - في الأزمنة الغابرة - كوسائل نقل لقي البشر صعوبات جمة خلال عملية التواصل الاجتماعى والاقتصادى من حيث نقل أمتعتهم، حيث كانوا يحملون بضائعهم على ظهورهم وعلى رؤوسهم، أو يجرونها على الأرض، وفي فترات لاحقة بدأ البشر في استئناس وترويض بعض الحيوانات واستخدامها في نقل بضائعهم على ظهورها، وفي فترة تالية ابتكروا العربات التي تجرها هذه الحيوانات، والمكونة من عجلتين وأحياناً أخرى أربع عجلات لنقل الأحمال إلى أماكن أبعد وبسهولة أكثر من ذي قبل<sup>(٣)</sup>.

ومن ناحية أخرى فإن عملية النقل من العمليات الرئيسية التي تلعب دوراً هاماً في تحديد السعر النهائى للمنتجات صعوداً وهبوطاً؛ فالتخطيط الجيد لعملية النقل وتنظيمها يحد نسبياً من النفقات، وبالتالي كلما انخفضت تكاليف النقل انخفضت أسعار السلعة وأصبحت أكثر تداولاً ورواجاً في الأسواق، وبالتالي يتزايد الطلب عليها، وبعبارة أخرى تصبح السلعة أكثر وصولاً ليد المستهلك نظراً لانخفاض النفقة عليها، والعكس صحيح<sup>(٤)</sup>.

### وسائل النقل (وسائل نقل السلع)

لعبت وسائل النقل دوراً هاماً في تمويل القاهرة باحتياجاتها من السلع

الغذائية، وتسببت بشكل مباشر في جعل أسواق القاهرة عامرة بكافة أنواع السلع الريفية والمدنية التي يحتاجها الأهالي في حياتهم اليومية، كما كان لها دوراً عظيماً في ترويح المهن الصناعية بالقاهرة، من خلال نقل الخامات من مصادرها الرئيسية على أطراف القاهرة والمناطق المجاورة لها إلى الورش الصناعية بقلبها بسهولة ويسر، وفي نفس الوقت نقل منتجات هذه الورش إلى كافة المناطق التي يرغبها المهنيون والمشترون على حدٍ سواء بسهولة ويسر<sup>(٥)</sup>.

وعلى صعيد الاحتياجات الضرورية لسكان القاهرة فإنه من الجدير بالذكر أن هذه الوسائل قدمت نجدات عديدة لسكان القاهرة خلال فترات الأزمات المائية التي تعرضت لها المدينة في بعض الأعوام مثل عام (١١٢٢ - ١١٢٣ هـ / ١٧١٠ - ١٧١١ م)، حيث دار صراع داخل القاهرة بين فرقتي الإنكشارية والعزب، وقد تسبب هذا الصراع في شل حركة النقل والمواصلات عموماً، وقد تدارك الموقف من خلال وسائل النقل التي أدخلت المياه بسهولة ويسر إلى داخل الحارات والدروب، وبصفة أخص البغال والحمير الصغيرة الحجم والخفيفة الحركة التي حملت على ظهورها قرب المياه داخل الحواري والدروب الصغيرة، وقد بلغت أسعار بعض هذه القرب فارغة عشرين نصف فضة، مما يدل على كبير حجمها، وأخرى كانت صغيرة قدرت قيمة المياه التي بداخلها بخمسة أنصاف فضة<sup>(٦)</sup>.

ونفس الأمر ينطبق على النجدات الغذائية للقاهرة في بعض الفترات، خاصة في حالة تعمد سرقة وسائل النقل من قبل العربان أو العسكر على حدٍ سواء، حيث تُحدث هذه التصرفات غير المسئولة أزمة شديدة، مثلما حدث في مستهل عام (١٢٠٥ هـ / ١٧٩٠ - ١٧٩١ م)، وعلى حد وصف الجبرتي: «وخطف أتباعهم في ذلك اليوم ما صادفوه من الجمال والبغال والحمير وقرب السقائين التي تنقل الماء من الخليج ونهبوا الخبز من الطوابين والمخابز والكعك والعيش من الباعة»، وبالتالي حملت هذه الوسائل لاسيما الحمير والبغال العبء الأكبر كوسائل نقل فعالة في هذا الجانب داخل القاهرة، حيث أنها قوية العضلات، صغيرة الجسم، سريعة الحركة تستعمل كوسائل نقل سلع ومواصلات في آنٍ

واحد، كما كان لكلاهما استخدامات خاصة لدى الفرق العسكرية، حيث قامت بجر المعدات والأمتعة الثقيلة بمناطق خارج القاهرة للفرق العسكرية، أما الخيول والجمال فكانت مخصصة بالدرجة الأولى لنقل البضائع الكثيفة على أطراف المدينة، وغالباً لدى كبار التجار لنقل بضائعهم المتنوعة<sup>(٧)</sup>.

وفى نفس الإطار كان لهذه الوسائل الفضل الأكبر فى نقل المنتجات الغذائية سريعة التلف كالألبان السائلة مثلاً التى يجب وصولها للمستهلك بأسرع وقت ممكن فى حالة جيدة، وبالشكل الذى يطلبه والزمن الذى يناسبه؛ لقابلية الألبان ومشتقاتها للتلف السريع على المدى القصير؛ لذلك تتطلب سرعة خاصة فى النقل من المنتجين للتجار، ومن ثم للمستهلكين، ونفس الأمر ينطبق على نقل وتسويق الحاصلات البستانية التى تمثل أهمية كبيرة، نظراً لطبيعتها السريعة فى التلف وعدم قدرتها على التحمل فترة زمنية طويلة دون تسويقها، ومن هذا المنطلق يلزم ضرورة نقلها خلال فترة زمنية قصيرة من جنبها لأسواق استهلاكها فى حالة جيدة، وهو ما يفسر كثافة إنتاج ضواحي القاهرة استناداً لكثافة وسائل النقل فيها مقارنةً بالمناطق الأخرى التى تنتج فى الغالب سلع بطيئة التلف متميزة بقدرتها على التخزين مدة طويلة<sup>(٨)</sup>.

ومن الجدير بالذكر أن مالكي وسائل النقل كانوا يحققون أرباح طائلة من خلال عملية نقل السلع الغذائية والأمتعة على حد سواء؛ فأقل مسافة للنقل كانت محددة بنصف فضة، وهى قابلة للزيادة حسب وزن الحمولة وطول المسافة، ومثلما كانت وسائل النقل نعمة لسكان القاهرة أثناء الأزمات، كانت على الجانب الآخر أيضاً نقمة عليهم فى حالة سوء استخدامها، حيث قام البعض باستخدامها فى تسهيل عملية تهريب السلع من أسواق القاهرة، مما أحدث أزمات غذائية فى بعض الفترات، وعلى حد قول بعض الوثائق «فوجدوا جماعة معهم سبع حمير محمول على ظهورهم قمح: فقال لهم من أحملكم هذا القمح: فقالوا أن شخص يدعى العلاف المعروف بشراميط باعها لعرب بنى عطية وأعطايانا أجرة حمل

ذلك... فأمر الأمير بالقبض عليهم وضربوهم»<sup>(٩)</sup>.

وتجدر الإشارة إلى أن العسكر وأمرائهم كانوا يتسببون في إحداث أزمات غذائية بالقاهرة في بعض الفترات، من خلال الاستيلاء على خيول الطحانين واستخدامها لحسابهم الخاص؛ فتضرر الطحانون نتيجة هذه التصرفات لتأثيرها على نشاطهم وعلى أوضاعهم، فضلاً عن الأزمات التي تتمخض نتيجة هذه التصرفات غير المسئولة من قبل بعض العسكر، وقد دفع ذلك الطحانين لإرسال شكاوى للديوان العالى بالقاهرة والباشا الذى قام على الفور بتوجيه إنذار شديد اللهجة لهؤلاء العسكر، وعلى حد قوله «بالا يتعدوا على خيول الطواحين ولا يأخذوا خيولهم ولا أحد يظلمهم... لا يتعرض أحد منهم لأحد من الطحانين من ذلك... ووجوب العمل بذلك وبتابع البيورلدى (الأمر) وعدم العدول عنه»<sup>(١٠)</sup>.

ومن خلال ما سبق يمكن القول بأنه لا يمكن تجاهل دور الإدارة على طول الخط، فبين حين وآخر كان لها دوراً هاماً لاسيما أثناء بعض الأزمات من حيث تنظيم الأمور وتوزيع الغلال من خلال وسائل النقل<sup>(١١)</sup>، كما كانت الإدارة فى نفس السياق تشر أوامرها التحذيرية للخارجين عن القانون وتذيع تعليماتها بين الناس من خلال وسائل الاتصال بينها وبين أهالى القاهرة والأقاليم على حد سواء، وكانت هذه الوسائل ممثلة فى الدواب عامةً وبصفة خاصة الحمير<sup>(١٢)</sup>.

كما كانت الخيل تستخدم فى الغالب لإنجاز عمليات النقل الصعبة من خلال السير على الطرق الوعرة، والعمل بكفاءة فى حمل الأثقال والجر ونقل الحاصلات والأمتعة لأماكن متفرقة، ولذلك حرص كثير من المستثمرين فى مجال النقل والمواصلات على اقتنائها مهما بلغت أسعارها، وقد نظر البعض لعملية اقتنائها على أنها أيضاً من وسائل الزينة والتباهى داخل المجتمع، بمعنى أنها ثنائية الغرض على الجانبين العملى والترفيهى، وليس هذا فحسب بل أنها كانت تحقق عوائد مادية باهظة لكافة المتعاملين عليها سواء السماسرة الموفقين بين الباعة والمشترون، أو مستعملها كوسائل مواصلات؛ فعلى سبيل المثال وليس

الحصر كان دلالين الخيل يحصلون على ثلاثة أنصاف فضة عن كل جياذ يتم بيعه بمعرفتهم<sup>(١٣)</sup>.

أما الجمال فقد مثلت أهمية خاصة للنقل في كثير من المناطق الواقعة على أطراف القاهرة الصحراوية، وقد تم استخدامها كثيراً في أعمال النقل الثقيل لتحملها مشقة النقل على الأطراف مقارنةً بالخيل الأكثر استعمالاً في العمليات السريعة والخاصة، وقد نظر بعض المستثمرين في مجال النقل والمواصلات لوسائلهم على أنها دعامة اقتصادية لهم أثناء الأزمات عن طريق التخلص من بعضها بالبيع لتيسير شئونهم وتفريج كرياتهم وضوائقهم المالية، والبعض بضواحي القاهرة اقتنوها لأغراض تتعلق في المقام الأول بتأجيرها لبعض العسكر لنقل أمتعتهم وأسلحتهم من مكان لآخر، فضلاً عن نقل بضائع التجار الثقيلة داخل شوارع القاهرة الرئيسية<sup>(١٤)</sup>.

ومن الجدير بالذكر أن وسائل النقل كانت لها أسواق تباع فيها وتشتري منها، خاصةً في سوق الرميلة بالقاهرة، وكانت الإدارة تجنى عوائد كبيرة من أسواقها، فعلى سبيل المثال وليس الحصر كانت الإدارة تحصل عوائد سوق الرميلة من شيخ طائفة سماسرة الجمال المشرف المسئول أمام الإدارة على السوق، كما كانت تحصل كل عام على مبلغ ١٠٠٠ نصف فضة من المتحدث على السوق فقط، مع التعهد عليه بعدم بيع جمال خارج السوق من الباطن منعاً لإهدار المال العام الخاص بالإدارة، وعلى حد قولهم «أنه لا يتعاطى بيع الجمال إلا بسوق الرميلة»<sup>(١٥)</sup>.

وبجانب الأسواق الدائمة للدواب كانت هناك أيضاً أسواق موسمية أو مؤقتة، وغالباً ما ترتبط بالموالد، وفيها تباع كافة أنواع الدواب لاسيما وسائل النقل والمواصلات التي كانت الإدارة تجنى من خلالها عوائد باهظة، فمثلاً كانت الإدارة تفرض على الجمل الواحد المباع بالسوق نصف ريال فرانسه خلال نهاية القرن الثامن عشر (أي ما يعادل ٧٥ نصف فضة خلال هذه الفترة المتدهورة نقدياً)،

وما ينطبق على الجمال ينطبق على غيرها من وسائل النقل الأخرى<sup>(١٦)</sup>.

وعلى صعيد التنظيم كان لوسائل النقل موقف مخصص لوقوفها كل على حده، فمثلاً كان هناك موقف مخصص للحمير وآخر للخيل وهكذا، وبجانب موقف الرمييلة وجد موقف آخر بخط درب الجماميز، وآخر بباب الشعيرية، والحقيقة أنه كان بكل حي من أحياء القاهرة موقف خاص بوسائل النقل كل على حده، لتسهيل حركة النقل على كافة محاور وأحياء القاهرة<sup>(١٧)</sup>، كما كان لكل سوق بواب مخصص لحراسة أمتعة الباعة والمشترون، ويعاونه آخرون يراقبون وسائل النقل، وكان يتم تحديد أجرة حراستهم للأشياء، فعلى سبيل المثال وليس الحصر كانت حراسة الحمار الواحد نصف نصف فضة، وهو ما يؤكد أن وسائل النقل والمواصلات خلقت فرص عمل كثيرة مرتبطة بها ارتباطاً وثيقاً<sup>(١٨)</sup>.

وفى الإطار الداخلى لجماعة المكارية فإنه كثيراً ما حدثت منازعات فيما بينهم على مناطق النفوذ والنشاط، وعلى المستوى الخارجى بينهم وبين الزبائن، فقد حدثت مشاكل بين المكارية وبين مستعملى وسائل المواصلات، وعلى حد قول أحد المكارية بأن مجموعة أفراد «أخذوا حماره وفرسه وركبوهما غصباً»<sup>(١٩)</sup>.

ونفس الأمر ينطبق على بعض المماليك المستغلى نفوذهم من خلال إكراه بعض المكارية على استغلال دوابهم لصالحهم الخاص، مما أثار حفيظة بعض هؤلاء المكارية الذين تشاجروا مع مستغليهم من المماليك<sup>(٢٠)</sup>.

وفى جانب أسعار وسائل النقل والمواصلات فإنه مع تزايد السكان وكثرة الطلب عليها ارتفعت أسعارها تبعاً لذلك، فعلى سبيل المثال قفزت أسعار الحمير بشكل ملحوظ، فبلغت فى الفترات العادية ٧٠ نصف فضة، ثم ارتفعت لتصل إلى ٨٠ نصف، وعقبها مباشرةً واصلت ارتفاعها فبلغت ٩٠ نصف، وإن كان ذلك مرتبطاً فى المقام الأول بكبير أو صغر الحمار وقوته وضعفه، وبناءً على ارتفاع الأسعار لم يستطع بعض المكارية شراء الحمير ودفع ثمنها فى الحال؛ فلجئوا لتقسيم ثمنها على أقساط متساوية، وإن ارتفع ثمنها نسبياً عن المشتراة نقداً،



وما ينطبق على الحمير ينطبق على باقى وسائل النقل والمواصلات الأخرى، وعلى النقيض تماماً تنخفض أسعارها خلال فترات الصراعات والأزمات الغذائية الخاصة بدواب النقل (وهو ما سيتضح لاحقاً فى ثنايا البحث)<sup>(٢١)</sup>.

وقد شاعت أيضاً عملية استئجار وسائل النقل لقضاء الحاجات، وكانت الأجرة تحدد سلفاً حسب المسافة والمدة الزمنية والوجهة المراد الذهاب إليها سواء داخل نطاق القاهرة أو خارجها، وتبدأ الأجرة بنصف فضة، وتواصل صعودها إلى خمسة أنصاف أو أكثر حسب المسافة، كما أن على المستأجر القيام بإطعام وسيلة المواصلات والمحافظة عليها خلال فترة الاستئجار<sup>(٢٢)</sup>.

ولا يفوتنا فى هذا المجال التنويه لأهمية الدور المحورى لوسائل النقل فى عمليات نقل مواد البناء كالطوب وغيره، وعلى حد قول بعض الوثائق « ليحمل طوباً على ظهور دوابه إلى العمارة التى بخط جامع قوصون»، بجانب إزالة أثرية المباني القديمة لاستبدالها بأخرى مستجدة، ولعبت البغال والحمير الدور الأبرز فى هذا المجال لاختراقها المناطق الضيقة بالقاهرة بسهولة ويسر مقارنة بالخيول والجمال، ويمكن القول بأن وسائل النقل ساهمت فى إبراز الوجهة الحضارية والجمالية للقاهرة من خلال التخلص من الأتربة والقمامات بإلقائها خارج القاهرة<sup>(٢٣)</sup>، وعلى حد قول الجبرتي فى أحد المواضع: «فرتب لنقل الأتربة وحمل الجير والرماد والطين عدة كبيرة من قطارات البغال وكذلك الجمال لشيل الأحجار العظيمة كل حجر واحد على جمل»<sup>(٢٤)</sup>.

#### دور وسائل المواصلات فى الثقافة والتواصل الاجتماعى

مثلما لعبت وسائل النقل دوراً محورياً فى ترويج التجارة وسرعة توصيلها فى موعدها المناسب كان لها أيضاً دوراً محورياً فى تواصل طلاب العلم ببعضهم البعض من جانب، ومع العلماء مهما بعدت إقامتهم سواء داخل أو خارج القطر المصرى من جانب آخر، وقد يجد طلاب العلم ببعض البلاد علماء يمكثون عندهم حيناً من الزمن ينهلون من علمهم، وعلى الجانب الآخر قد يجد بعض العلماء أن

أحد البلدان في حاجة إلى التعليم ونشر الوعي فيمكنون بين أهلها وقتاً من الزمن يعلمونهم دون شحذ أذهانهم بالتفكير في وسائل المواصلات ما دامت متوفرة وفي متناول يدهم، وقد كانت الحمير وسيلة النقل الرئيسية لكثير من رجال الدين، وغالباً ما كانت صفة التواضع تطلق على راكبيها من كبار رجال الدين والإدارة على حد سواء، وعلى حد قول الجبرتي: «ويركب دائماً الحمار»، وفي موضع آخر «ولا يركب إلا الحمار»<sup>(٢٥)</sup>.

وما ينطبق على العلم ورجاله ينطبق تماماً على تواصل الصوفيين بأقرانهم، والصناع الذين يلتقون بنظرائهم، وأيضاً التجار بالتجار، وكل ذي مهنة أو حرفة بمن يناظره فيها، والأمثلة على ذلك كثيرة ومتنوعة، وهكذا تتم الفائدة، ويعم النفع، وتعد الصفقات التجارية والاتفاقات المالية وما شابه ذلك مهما بعدت المسافات بين المتعاقدين ما دامت وسائل المواصلات همزة الوصل فيما بينهم<sup>(٢٦)</sup>.

وعلى صعيد التواصل الاجتماعي بين الناس وبعضهم البعض، فإنه لا يمكن إنكار الدور المحوري لوسائل المواصلات في التواصل بين الأقارب بعضهم البعض، بجانب تعزيز المصاهرات بين سكان المناطق المتباعدة داخل القاهرة، بل كان لها تأثيراً فعالاً في المصاهرات بين القاهريين وأهالي الأقاليم، ما دامت وسائل المواصلات تقرب بين أحياء القاهرة وبعضها البعض، بل وتوثيق علاقتها بالمدن والقرى المجاورة لها داخل مصر وخارجها على حد سواء؛ فالدور الذي لعبته وسائل النقل والمواصلات على كافة الأصعدة لا يمكن تجاهله، سواء على المستوى الاقتصادي أو الاجتماعي والثقافي، بجانب أيضاً دورها على الصعيد السياسي والإداري، حيث كانت الخيل والبغال والحمير والجمال وسائل مواصلات لا غنى عنها في التنقلات داخل المدينة وضواحيها، بل وربطها بمناطق أخرى خارج مصر أيضاً، ويمكن القول بأن الحمير استأثرت بنصيب الأسد من عمليات المواصلات داخل مدينة القاهرة؛ فالحمير حيوانات صبوره قوية تستعمل للركوب والجر وحمل الأثقال، وتكون حمير الركوب في الغالب قوية كبيرة الحجم سريعة الحركة مقارنةً بنظيراتها الأخرى، والحقيقة أن عامة الناس كان ركوبهم الحمير في

الغالب، بينما كانت الخيول وسيلة مواصلات عليا القوم خاصة كبار رجال الإدارة والعسكر الذين كانوا لا يركبون الحمير استكفاً.

وكان شائعاً بين عامة الناس تأجير الحمير من المكارية لقضاء حوائجهم، وغالباً ما كانت الأجرة اليومية لذلك خمسة أنصاف، وقد يقوم المستأجر باستئجار الحمار مدة قد تتجاوز شهراً كاملاً لقضاء حوائج عديدة بالمدينة وضواحيها على حد سواء، وفي حالة إلحاق أذى به أو ضياعه يتم دفع ثمنه لصاحبه<sup>(٢٧)</sup>.

وعلى صعيد التيسير لعبت وسائل المواصلات - لاسيما الحمير - دوراً هاماً فى تنقل الركاب داخل شوارع القاهرة بسهولة ويسر وبشكل أكثر مرونة، نظراً لخفة حركة الحمير التى تتحرك بسهولة داخل الحوارى الضيقة مقارنةً بالخيول والجمال التى تكون مخصصة فى المقام الأول للمسافات الطويلة، بجانب أنها مخصصة لحمل السلع أكثر من الخيل والجمال المتخصصة بالدرجة الأولى كوسائل مواصلات خارج المدينة، وهكذا مثلت الخيل والبغال والحمير وسائل نقل ومواصلات لا غنى عنها فى شوارع المدينة، كذلك بين مختلف المدن المصرية آنذاك، وقد كانت طرق النقل والمواصلات ترابية آنذاك، وظلت وسائل المواصلات تبعاً لها معتمدة على دواب الركوب المتزايد الطلب عليها، خاصةً فى مناطق المقابر والأسواق المكتظة بالسكان ومنطقة الحسين، بجانب حرص كثير من الناس على زيارة الأضرحة والقبور، خاصةً فى المناسبات الدينية، وأيضاً فى مناطق الأديرة والكنائس، وسائق الدابة غالباً ما يكون فى يده سوطاً يلوح به على الدابة ليستحثها على مواصلة السير<sup>(٢٨)</sup>.

ومن الأشياء الطريفة فى هذا الجانب أن بعض مالكي وسائل المواصلات كانوا يحرصون على راحة الركاب من خلال تهيئة المقاعد المفروشة المريحة والنظيفة على ظهور الدواب لراحة الركاب من ناحية وجذباً لهم من ناحية أخرى، وليس هذا فحسب بل قام بعضهم بعمل ستار من القماش على هيئة مظلة أعلى

الرأس يقي الراكب وهج شمس الصيف أو هطول أمطار الشتاء<sup>(٢٩)</sup>.

وكنتيجة منطقية للزيادة الطبيعية الملحوظة في عدد السكان (قياساً بذلك العصر) في مختلف أحياء القاهرة، وكذلك زيادة الحاجة لبناء المساكن لإحداث التوازن بين عدد السكان والمساكن؛ فقد كانت هناك ضرورة ملحة لوصل الحلقة المفقودة والمتمثلة في ضرورة زيادة أعداد وسائل النقل والمواصلات على حد سواء لتسهم في إحداث التواصل بين مختلف المناطق، ولتلعب دوراً بارزاً في توفير مطالب سكان القاهرة، حيث كانت هذه الوسائل عاملاً كبيراً من عوامل نشأة المنازل على أطراف المدينة، استناداً لربطها أطراف المدينة بقلبها، مما كان له أوضح الأثر في تفاعل السكان على المستوى الثقافي والاجتماعي الاقتصادي، وفي التنقل بين المناطق المختلفة لأداء مختلف الأعمال دون عناء كبير، بمعنى أنه بتزايد السكان تزداد الحاجة إلى وسائل مواصلات تتواكب مع تلبية احتياجات المجتمع<sup>(٣٠)</sup>.

وترجع الأهمية الخاصة للمواصلات البرية في مناطق أطراف القاهرة إلى المساحة الشاسعة على الأطراف؛ لذا تشكل جميع طرق المواصلات ووسائلها شبكة نقل ومواصلات مجزأة مملوكة للأفراد؛ فالمواصلات عنصر أساسي ومهم في جميع المناطق لما لها من دور في تسهيل التنقل بين المناطق المختلفة لإنجاز مختلف الأعمال المتشعبة، وكذلك مهمة في مجال تبادل السلع والخدمات والعديد من المجالات<sup>(٣١)</sup>.

وتجدر الإشارة هنا إلى أن وسائل المواصلات كانت تستخدم طوال فترة البحث كوسيلة لثقافة التهكم بل والتكيل بالمدنبيين في كافة أرجاء مصر آنذاك، وعلى حد قول الجبرتي: «وأهانوه وجرسوه على حمار وحلقوا نصف لحيته وطافوا به البلد وهو مكشوف الرأس وهم يضربونه ويصفعونه بالنعالات»<sup>(٣٢)</sup>.

#### الاستثمار في وسائل النقل والمواصلات

نظراً لما للاستثمار في تربية وسائل النقل والمواصلات من فوائد مادية جمة،

فقد حرص كثير من الناس على تربيتها وبيعها في ظل زيادة الطلب على النقل والمواصلات؛ فمما لا شك فيه أن أغلب المتنقلين لأحياء القاهرة المتباعدة لا يتحركون إلا من خلال وسائل المواصلات المختلفة والمتعددة آنذاك؛ فلا بد للمسافر أن يسلكها حتى يصل إلى غايته، والهدف الرئيسي للبحث إثبات أن وسائل النقل والمواصلات أعانت كثيراً من القاهريين على العيش الرغد، حيث ساهمت بدور فعال في عمل الكثير، كما انعكس التزايد على وسائل النقل والمواصلات بالقاهرة إيجاباً على العاملين والمستثمرين في هذا المجال، حيث كان له أثراً مباشراً في تكوينهم لثروات ضخمة، وعلى رأس هؤلاء مربي هذه الوسائل الذين جنوا أرباحاً طائلة من بيعها وتشغيلها كوسائل نقل ومواصلات في آن واحد .

وكثيراً ما قامت شركات على وسائل نقل ومواصلات بين المستثمرين وبعضهم البعض، كما أن بعض هذه الشركات كانت قائمة بين البعض على أساس أن يشارك أحد الأطراف بالمجهود والخبرة والآخر برأس المال كلاً حسب إمكانياته، وكانت هذه الوسائل تحمل كافة أنواع السلع الغذائية من أطراف القاهرة لقلبها، كما أن بعض هؤلاء الشركاء كانوا يحرصون على أخذ أجرتهم في الغالب عينياً وليس نقدياً، بمعنى أخذ الأجرة من السلع التي يحملها البعير<sup>(٣٣)</sup>.

وتجدر الإشارة إلى أن غالبية المستثمرين في هذا المجال قد استهلوا نشاطهم كمكارية صغار، ومع التزايد السكاني نتيجة الهجرة من الريف للمدينة ووجود جاليات أجنبية من شوام، مغاربة، حجازيين، أوربيين وغيرهم يعملون بالتجارة في القاهرة زاد الطلب على وسائل النقل والمواصلات، مما أدى لتكوينهم ثروات انتشلتهم من قاع المجتمع، وسمحت هذه الثروات التي كونوها بعملية حراك اجتماعي داخل المجتمع القاهري، وقد دفعت هذه الأرباح التي كونوها، آخرون لاقتحام هذا المجال المتنامي؛ ليحققوا لأنفسهم موقعاً اقتصادياً مرموقاً في عملية التمايز الاقتصادي، وبالتالي تكونت لديهم رءوس أموال ضخمة استطاعوا من خلالها ممارسة أنشطة اقتصادية أوسع وعلى نطاق أكبر.

وعلى الجانب الآخر قام بعض ذوى رءوس الأموال الصغيرة بتجميع أموالهم فى شكل تكتل اقتصادى متمثل فى شركات على وسائل نقل ومواصلات، ويبدو أن تدهور الحركة التجارية خاصةً فى النصف الثانى من القرن الثامن عشر فى بعض السلع كالبن مثلاً كان من أهم الأسباب القوية التى دفعت بعض تجار البن لتعديل نمط استثمار أموالهم فى تجارة البن وتحويلها إلى استثمارات أخرى: منها وسائل النقل والمواصلات الأكثر رواجاً<sup>(٣٤)</sup>.

وقد قام بعض مالكى وسائل النقل باقتحام مجال التجارة استناداً لملكيتهم لإحدى وسائل النقل التى وفرت عليهم الوقت والجهد، وقاموا بتحويل أموالهم المحصلة سابقاً من خلال وسائلهم لمجال التجارة رأساً، مما حقق لهم مكاسب طائلة مقارنةً بمن يستعين بوسيلة نقل غير مملوكة له، فمثلاً كان البعض يتاجر فى السيرج وغيره على ظهر حماره، ولا نبالغ إذا قلنا أن كثير من مالكى وسائل النقل كانوا يهتمون بها اهتماماً بالغاً، بل يؤثرونها على أنفسهم فى بعض الأحيان، لكونها مصدر رزقهم من خلال بيع السلع على ظهورها والتكسب من خلالها<sup>(٣٥)</sup>، فقد أحدثت تراكم فى ثرواتهم وامتلكوا من خلالها منازل فى مناطق حيوية بالقاهرة، وعلى حد قول بعض الوثائق «بيت محمد بن أحمد المكارى بضم الخليج»<sup>(٣٦)</sup>.

ورغم هذا النشاط المتنامى وما حققه من راحة فى التنقل للأهالى ورواج للتجارة وما شابه ذلك، بجانب تحقيق مالكى وسائل النقل والمواصلات لثروات، إلا أن هذا النشاط كانت له مساوئ عديدة: مثل إحداث ضوضاء وزحام للطرقات، وعلى حد قول بعض الوثائق «بأنهم يقفوا بها فى طريق المسلمين وأنهم يتبولوا ويرثوا على قارعة الطريق، وأنه يحصل الضرر للمار من الخاص والعام والمصلين بسبب تنجيس أثواب المسلمين وأشهدوا عليهم أنهم لا يعدوا لما صدر منهم ولا يقفوا بحميرهم»<sup>(٣٧)</sup>.

وقد تطرق الأمر لدرجة رفع دعاوى على بعضهم وانتهى الأمر بحبسهم

وعقابهم بسبب «أنهما يقفا بالحمير بالطرقات ويحدث بذلك الضرر للمسلمين... وعذرا على ذلك»<sup>(٣٨)</sup>، ولما شددت الإدارة قبضتها عليهم ونكلت ببعضهم تراجعوا عن تصرفاتهم المشينة، وعلى حد قولهم «واشهدوا أنهم من تاريخه لا يجلسوا تجاه باب سعادة سكن مولانا الشيخ سليمان حجازى ولا يجلسون داخل الدرب ولا يركبون على حميرهم النساء المفسدات وأنهم متى فعلوا ذلك كان عليهم ما يراه ولى الأمر»<sup>(٣٩)</sup>.

وفى موضع آخر على المستوى الفردى «وأشهد المكارى المدعى عليه أنه من تاريخه لا يركب حماره فى موقف قنطرة عمر شاه ولا يسكن بالخط... حيث كان ذلك ضرر على الجامع المذكور وعلى أهل المحلة المذكورة... بسبب وقوف الدواب على باب الجامع... خوفاً من النجاسة، ومتى فعل غير ذلك وتعاطى صنعته المكارية بالخط وسكن كان عليه ما يراه ولى الأمر»<sup>(٤٠)</sup>، وهكذا يتضح أنه رغم ما قدمته وسائل النقل والمواصلات من خدمات جليلة للأفراد والجماعات إلا أنها عادت ببعض الأضرار على حياة المجتمع عامةً من الناحية البيئية والنفسية حيث صاحبته بعض المشاجرات والتشنجات.

#### النقل والمواصلات بين المعوقات وأزمات القاهرة

تجدر الإشارة إلى أن هذا الاستثمار المتنامى قد أصيب بالشلل فى بعض الفترات، واشتدت وطأته بصفة خاصة على بعض المستثمرين فى ظل اقتنائهم لأعداد كبيرة من هذه الوسائل وتعرضها للفتور، والجدير بالذكر أن فناء وسائل النقل والمواصلات كارثة لا تقل عن الكوارث الأخرى مثل الأوبئة البشرية أو انخفاض النيل؛ ففناؤها يتسبب فى شل حركة النقل والمواصلات، بل والاتصالات أيضاً بين المناطق وبعضها البعض؛ فمما لا شك فيه أن الوباء الشهير الذى حدث للحيوان فى عام (١٢٠١ هـ / ١٧٨٦ - ١٧٨٧ م) قد أثر بشكل كبير على عملية النقل والمواصلات، حيث راح ضحيته مئات الآلاف من الدواب، ومن المنطقى أن تصاب حركة النقل بالشلل، مما أدى فى نهاية الأمر إلى رفع تكاليف النقل

والمواصلات لندرة وجودها، وبالتالي انعكس ذلك على ارتفاع أسعار المنتجات المنقولة، وهذا مرتبط في المقام الأول بصعوبة الحصول على وسائل النقل والمواصلات، نظراً لارتفاع أسعارها في ظل فنائها، وفي نفس السياق ظهر وباء آخر في عام (١٢١١ هـ / ٩٦ - ١٧٩٧ م) يسمى الرقاد، وقد انعكس سلباً على عملية النقل والمواصلات خلال هذه الفترة أيضاً<sup>(٤١)</sup>.

وعلى الصعيد الأمني فإنه عندما نشطت حركة النقل بين مختلف المناطق كان لابد من حماية طرقها والتجارة التي تمر من خلالها كي لا تكون تحت رحمة شيوخ القبائل أو قطاع الطرق الذين كانوا يستولون على البضائع جهاراً نهاراً، وأحياناً أخرى كان هؤلاء وألئك يفرضون إتاوات على التجارة التي كانت تمر عبرهم، وعلى حد قول البعض « بأن جماعة من قطاع الطرق خرجوا عليه فضربوه على نافوخته وقت الظهيرة وأخذوا الجميلين... وكتب ذلك ضبطاً للواقع»، وفي حالة الاستدلال على الفعلية يتم إلزامهم بتعويض المتضرر، أو إيداعهم السجن، وفي بعض الحالات الشديدة الخطورة، وعلى حد قول بعض الوثائق «الإلزام بالدفع والاعتقال»<sup>(٤٢)</sup>.

وتجدر الإشارة إلى أن اللصوص وقطاع الطرق كانوا أكثر تواجداً على أطراف المدينة يتربصون بالمكارية وغيرهم من مالكي وسائل النقل والمواصلات الذين يأتون من أقصى أطراف المدينة مبكراً للاستزاق بقلبها من خلال عمليات النقل والبيع، وعلى حد قول بعض المتضررين «بأنه في صبيحة يوم تاريخه بعد صلاة الصبح حمل هو ووالده حمارين زكيتين فحمل كل حمار من ذلك زكبية وخرجا من منزلهما يريد التوجه إلى المدينة يتسببا على باب الله فتبعهما ثلاث أنفار من الغفرا لم يعرف اسمهما وضربوا والده وأخذوا أظمار بدنهم التي عليهم، وهي جبة صوف، قميص... بضع دراهم كانت بجيبه، وهي ٢٧ نصف ونصف قرش واحد والحمارين وأراد ضربه فضره هارياً واستغاث فلم يفتنه أحد ووالده المذكور ملقا بالمكان من الضربة التي به ويخشى عليه منها فأجابه وتوجه هو ومجلسه إلى حيث مكان المحلة فوجد والده ملقا وكتب ذلك»<sup>(٤٣)</sup>.



ومن خلال ذلك يتضح أن سرقة الممتلكات من وسائل النقل والمواصلات وغيرها لم تكن مقتصرة على اللصوص وقطاع الطرق فقط، فقد لعب بعض الأفراد المنتمين للجهاز الأمني دوراً لا يستهان به فى أعمال السرقة استغلالاً لموقعهم الوظيفى ولكونهم ضابطى الأمن فى نظر الجميع، وبالتالي فهم فوق الشبهات فى نظر الجميع، لكنهم على النقيض من ذلك يستغلون موقعهم فى الجهاز الأمنى لإحداث سرقات باطنية وهم ملثمين أحياناً ومرتدين ملابس مدنية وفى أحياناً أخرى، وهو ما يفسر بأن بعض رجال ضبط الأمن كانوا مثيرى للقلق والاضطرابات فى بعض الفترات.

وعلى صعيد آخر فإن اعتداءات العربان لم تكن مقتصرة على عامة الناس بل أنه كثيراً ما اعترض العربان وسائل نقل التجارة الخاصة بالإدارة وكبار رجالها على حد سواء على أطراف مدينة القاهرة، مما عرض المدينة لأزمات غذائية طاحنة وأحدث حالة من الفوضى والاضطرابات، وعلى حد قول الجبرتى: «فأثخنوهم قتلاً ونهباً وأخذوا منهم ألفاً وسبعمائة جمل بأحمالها»<sup>(٤٤)</sup>.

ولم تقف الأمور عند حد استيلاء العربان على وسائل نقل السلع الغذائية فحسب بل تطرق الأمر للاستيلاء على وسائل نقل المياه للمدينة من الجمال وغيرها، والذى زاد الأمر سوءاً أنه خلال بعض فترات الاضطرابات الداخلية بين المماليك غالباً ما يتحرك عربان الأطراف والصعيد بإيعاز من بعض مماليك خارج القاهرة المتحالفين معهم فيضربون حصاراً خانقاً على المماليك المالكين داخل المدينة لإضعافهم بها مما يصيب الحياة فى المدينة بالشلل على كافة الأصعدة فى ظل مناصرة العربان لفريق دون الآخر، وعلى حد قول الجبرتى: «وكذلك أخلاط الهوارة الذين حضروا من الصعيد صحبة محمد بك فاحتاطوا بالأطراف يسلبون الخلق واستاقوا جمال السقائين حتى كاد أهل مصر يموتون عطشاً»، وفى موضع آخر «أخذوا جمال السقائين وحميرهم ومنع الماء عن البلد فأخذوا جميع ما وجدوه فعز الماء ووصل ثمن القربة خمسة أنصاف فأمرو الأمراء الآخرين طائفة من العسكر أن يركبوا إلى جهة قصر العينى ويستخلصوا

الجمال ممن نهبهم فتوجهوا وجلسوا بالمصاطب ينتظرون من يمر عليهم بالجمال»<sup>(٤٥)</sup>.

ومن ناحية أخرى فإن كثير من الأوبئة والأزمات التي تعرض لها الريف المصرى انعكست سلباً على كافة الأنشطة بالقاهرة ممثلة فى ضغوط غذائية وأمنية ونقل ومواصلات بالمدينة أيضاً؛ فالمعروف أن ما يحدث فى منطقة ينعكس صداه على غيرها من المناطق إيجاباً أو سلباً حسبما يحدث فى الأولى؛ فقلة غذاء الإنسان ينعكس صداه على غذاء الدواب لتشابه ظروف إنتاج كلاهما المرتبط ارتباطاً وثيقاً بالنيل والأمن فى الريف، وزاد الطين بله أن هناك بعض الأغذية المشتركة الاستهلاك بين الإنسان والدواب، كالفول والشعير مثلاً؛ فخلال الأزمات الغذائية والوبائية غالباً ما تكون وسائل النقل والمواصلات فى مقدمة الهالكين؛ لأنه من البديهي أن يقتات الناس الأغذية المشتركة مع الدواب ليظلوا على قيد الحياة بغض النظر عن مصير الدواب، مما يحدث أزمات على كافة المستويات بالمدينة والريف على حد سواء، وعلى حد قول الجبرتي: «وانقطعت الطرق وعربدت أولاد الحرام وفقد الأمن ومنعت السبل إلا بالخفارة وركوب الغرر وجلت الفلاحون من بلادهم من الشراقي والظلم وانتشروا فى المدينة بنسائهم وأولادهم يصيحون من الجوع ويأكلون ما يتساقط فى الطرقات من قشور البطيخ وغيره فلا يجد الزبال شيئاً يكتسه من ذلك واشتد بهم الحال حتى أكلوا الميتات من الخيل والحمير والجمال فإذا خرج حمار ميت تزاحموا عليه وقطعوه وأخذوه ومنهم من يأكله نيئاً من شدة الجوع ومات الكثير من الفقراء بالجوع»<sup>(٤٦)</sup>.

وعلى صعيد آخر كان لسوء استخدام وسائل النقل أضراره السيئة على القاهرة أيضاً، حيث قام البعض بتهديب الغلال عليها خارج المدينة<sup>(٤٧)</sup>، وليس هذا فحسب فقد تسبب العسكر فى قلة مصادر الغذاء باستيلائهم على الخيول الناقلة للغلال والمحركة للطواحين أيضاً، مما أدى لتعطيل الطواحين وندرة الخبز بالأسواق<sup>(٤٨)</sup>.

وخلال فترات الحروب والاضطرابات المصاحبة لها فإن أزمات النقل والمواصلات تطفوا على سطح الأحداث؛ لأن أصحابها يجنبون أنفسهم المخاطر خلال هذه الفترة، بجانب الخوف من مصادرة وسائلهم من قبل الأطراف المتنازعة لنقل أدواتهم ومعداتهم عليها لأرض المعركة، ناهيك عن حالات الهجرة الجماعية للأهالي الذين يهيمنون على وجوههم بعيداً عن مناطق القتال، فعلى سبيل المثال كان للمعارك الدائرة بين المقاومة الشعبية والمماليك من ناحية والفرنسيين من ناحية أخرى عام ١٧٩٨م أثراً سلبياً على مصر عامة؛ فقد نتج عنها هزيمة المماليك وأعاونهم وهربهم من ساحة القتال، بجانب هروب غالبية أعيان وعامة القاهرة، مما أدى لضغوط شديدة على وسائل النقل والمواصلات لزيادة الطلب عليها كوسيلة مواصلات ونقل أمتعة أيضاً، وقد وصف الجبرتي الأمر وصفاً دقيقاً حينما قال:

«والحال أن الجميع لا يدرون أى جهة يسلكون وأى طريق يذهبون وأى محل يستقرون فتلاحقوا وتسابقوا وخرجوا من كل حدب ينسلون وبيع الحمار الأعرج أو البغل الضعيف بأضعاف ثمنه وخرج أكثرهم ماشياً أو حاملاً متاعه على رأسه وزوجته حاملة طفلها ومن قدر على مركوب أركب زوجته أو ابنته ومشى هو على أقدامه وخرج غالب النساء ماشيات حاسرات وأطفالهن على أكتافهن يبكين فى ظلمة الليل واستمروا على ذلك ... فلما خرجوا من أبواب البلد تلتقتهم العربان والفلاحون فأخذوا متاعهم ولباسهم وأحمالهم»، وهكذا يتضح أن أهالي القاهرة غالباً ما كانوا ضحايا الأزمات والصراعات العسكرية التى تجعلهم فى الغالب صيداً ثميناً للعربان وقطاع الطرق المرابطين على الأطراف<sup>(٩)</sup>.

وفى أثناء المعارك الدائرة على أطراف القاهرة كان الفرنسيون يحاصرونها حصاراً شديداً مما سبب أزمات على كافة المستويات، وما يعيننا هنا إلقاء مزيداً من الضوء على وسائل النقل والمواصلات التى هلاك كثير منها من شدة الحصار فى ظل ندرة أعلافها الواردة من أطراف القاهرة المسيطر عليها الفرنسيون، مما انعكس سلباً على أسعارها فى ظل انعدام أقواتها؛ فحاول كثيراً من مالكيها

التخلص منها من خلال بيعها، وعلى حد قول الجبرتي: «وهلكت البهائم من الجوع لعدم وجود العلف من التبن والفضول والشعير والدريس، بحيث صار ينادى على الحمار أو البغل المعدد الذى قيمته ثلاثون ريالاً وأكثر بمائة نصف فضة أو ريال واحداً وأقل ولا يوجد من يشتريه وفى كل يوم يتضاعف الحال وتعظم الأهوال»<sup>(٥٠)</sup>.

وخلال الصراعات الدائرة بين عسكر المماليك وبعضهم البعض أو بينهم وبين الفرنسيين فإنهم يستولون على كثير من وسائل النقل والمواصلات الخاصة بالأهالى وبعض العربان لحمل الذخائر والمعدات وغذاء الجنود، وغالباً ما يتم ذلك من خلال استدعاء شيخ الحمامة على الأخص لجمعهم، أما الحمامة من جانبهم فغالباً ما يختفون من الأسواق ومناطق وقوفهم لتفادى تسخيرهم وتسخير دوابهم معاً، وبالتالي تصاب حركة النقل والمواصلات فى القاهرة بالشلل، وليس هذا فحسب فغالباً ما تحدث أزمة فى عملية إمداد القاهرة بالمياه بواسطة الدواب، وهذا ما أكده الجبرتي بقوله: «فاختفى غالب أصحاب الحمير وخاف الناس على حميرهم فامتنع خروج السائقين الذين ينقلون الماء بالقرب على الحمير وسقائين الجمال ... فحصل للناس ضيق بسبب ذلك»<sup>(٥١)</sup>.

وعلى صعيد آخر تسبب الوجود الفرنسى بمصر فى تردى الأوضاع عموماً بالداخل، فى ظل محاصرة الإنجليز للشواطئ المصرية، مما أدى لكساد التجارة الداخلية والخارجية التى انعكست سلباً على نشاط العاملين فى مجال نقل البضائع، وقد دفع ذلك كثيراً من العاملين فى مجال نقل البضائع والحرفيين لترك حرفهم والعمل فى مجالات أخرى أبرزها وسائل المواصلات الأكثر رواجاً، وعلى حد قول الجبرتي: «وكساد غالب البضائع وغلوها وانقطاع الأخبار ومنع الجالب ووقوف الإنكليز فى البحر وشدة حجزهم على الصادر والوارد حتى غلت أسعار جميع الأصناف المجلوبة من البحر الرومى وانقطع أثر كثير من أرباب الصنائع التى كسدت لعدم طلبها ... وأما أرباب الحرف الدنيئة الكاسدة

فأكثرهم عمل حماراً مكارياً حتى صارت الأزقة خصوصاً جهات العسكر مزدحمة بالحمير التي تكري للتردد فى شوارع مصر فإن للفرنسيس بذلك عناية عظيمة ومغلاة فى الأجرة بحيث أن الكثير منهم يظل طول النهار فوق ظهر الحمار بدون حاجة سوى أن يجرى به مسرعاً فى الشارع وكذلك تجتمع الباعة منهم ويركبون الحمير ويجهدونها فى المشى والإسراع وهم يغنون ويضحكون ويصيحون ويتمسخرون ويشاركهم المكارية فى ذلك»<sup>(٥٢)</sup>.

### الخاتمة

كانت مدينة القاهرة سوقاً هاماً لتبادل سلع التجارة الداخلية والخارجية على السواء، كما كانت نقطة عبور تجارية هامة، وقد ساعدت وسائل النقل والمواصلات على ترويج التجارة عامةً، من خلال ربط مصادر إنتاج السلع والبضائع بأسواقها الرئيسية والفرعية التى تباع فيها؛ فقد أضاف الدعم الاقتصادى المتولد عن الإنتاج الزراعى الغنى والمستمر على مناطق الأطراف قوة دافعة إلى نمو المدينة على كافة المستويات، مما تتطلب توسيع قاعدة النقل والمواصلات بالمدينة لتلبية طلبها المتزايد على المياه والحاصلات ووسائل المواصلات والخدمات عامةً، وقد ساعد ذلك بشكل كبير على ربط أحياء المدينة بعضها البعض من خلال شبكات نقل ومواصلات مرنة وقوية.

وعلى الجانب الآخر فرض ذلك على الإدارة حماية طرق النقل والمواصلات خاصةً على مناطق الأطراف، والحقيقة أن الإدارة لم تنجح على طول الخط فى حماية وتأمين شبكة النقل والمواصلات التى كثيراً ما اخترقها بعض العربان وقطاع الطرق على حدٍ سواء.

وإذا وقفنا اليوم على أطلال ومناطق القاهرة القديمة ونظرنا إلى بقاياها من أنقاض ومنازل عتيقة ورجعنا بخيالنا إلى سابق مجدها تصورنا الناس يذهبون ويأتون إلى شوارعها الغاصة بهم، ومعهم أحمال السلع من كافة الحاصلات والمصنوعات من الزيت، الحنطة، الأجبان، العطور والدقيق المحمول بواسطة

وسائل النقل، وهؤلاء وألئك يتزاحمون بمناكبهم وتنداس أقدامهم من قبل بعضهم البعض ومن قبل وسائل النقل والمواصلات أيضاً، ومنهم القاهري، المنصوري، البنهاوي، المنوفى، الحجازى، الشامى... والجميع يبحث عن وسيلة مواصلات أو نقل لشحن سلعة لمنزله أو محله أينما وجد .

حقاً لقد أشاعت وسائل النقل والمواصلات الرخاء والثراء بين المنتجين، التجار والمستهلكين وربطت بين المدن المصرية عامةً، وكانت العامل الأبرز فى تبادل الأفكار والعادات والتقاليد بين أهلها وبين القادمين من خارج مصر للقاهرة التى ظلت رائجة بسبب التجارة المزدهرة ووسائل النقل والمواصلات.

وما أشبه اليوم بالبارحة؛ فالقاهرة الآن متكدسة على كافة المستويات؛ فالجميع مجتهد فى البحث؛ فمن الناس من يبحث عن وسيلة مواصلات لقضاء حاجته، ومنهم من يبحث عن وسيلة لنقل سلعته ومباشرة نشاطه، وبين هؤلاء وأولئك مالكي وسائل النقل والمواصلات؛ فمنهم من يرضون بما قسمه الله له، ومنهم المستغلون لعامل الزمان والمكان، بل ومنهم الطامعون الذين يطمعون فى الهيمنة على عملية النقل والمواصلات لتحقيق مكاسب طائلة أسوةً ببعض نظرائه من القدامى.

ولا يفوتنا فى هذا المجال التنويه إلى الدور المحورى الذى لعبته الدواب فى مجال الاتصالات أيضاً، فقد كانت الإدارة تذيع تعليماتها للأهالى من خلالها، بجانب أنها كانت وسيلة للتنكيل بالخارجين عن القانون آنذاك، وهكذا يتضح أهمية الدور الفعال الذى لعبته وسائل النقل والمواصلات البرية فى حياة المجتمع القاهري ومصر قاطبةً، فلا غنى عنها فى كل زمانٍ ومكان، فكل عصر له وسائله المختلفة، وإن كانت غاية البشر منها واحدة.

## الهوامش

- (١) دار الوثائق القومية: محكمة الباب العالي، س ١٠٢، م ٤٥٠، ص ١٠٢، الجمعة ١٨ شوال ١٠٢٨ هـ/ الموافق ٢٧ سبتمبر ١٦١٩م.
- (٢) محكمة الصالحية النجمية، س ٤٤٠، م ٣٥٧، ص ٦٧، الثلاثاء ١١ جماد آخر ٩٤٦ هـ/ الموافق ٢٤ أكتوبر ١٥٣٩ م؛ س ٤٤٤، م ٧١٣، ص ٢٠٠، السبت ٦ شعبان ٩٦١ هـ/ الموافق ٦ يوليو ١٥٤٤ م؛ محكمة مصر القديمة، ص ٨٦، م ٥٩٣، ص ٨٦، الاثنين ١ جماد أول ٩٥١ هـ/ الموافق ٢٢ يوليو ١٥٤٤ م؛ س ٩٢، م ١٧٢، ص ٣٢، الخميس ٤ رجب ٩٧١ هـ/ الموافق ١٧ فبراير ١٥٦٤م؛ محكمة الزاهد، س ٦٦٦، م ٣٤٦، الأربعاء ٢٠ رمضان ١٠٠٨ هـ/ الموافق ٥ إبريل ١٦٠٠ م؛ محكمة باب الشعرية، س ٥٨٥، م ١١٦٠، ص ٢٣١، الثلاثاء ٩ جماد أول ٩٦٢ هـ/ الموافق ١ أبريل ١٠٠٠ م؛ محكمة قناطر السباع، س ١٢٧، م ٧٣٠، ص ٣١٠، الثلاثاء ١٥ ذي الحجة ١٠٣٧ هـ/ الموافق ١٥ أغسطس ١٦٢٨ م.
- (٣) محكمة مصر القديمة، س ٨٨، م ١٣٤، ص ٢٥، الأربعاء ٣ ربيع أول ٩٥٨ هـ/ الموافق ١١ مارس ١٥٥١ م؛ محكمة باب الشعرية، س ٥٨٨، م ١٠٢٦، ص ٢٥١، الخميس ١٣ شوال ٩٦٨ هـ/ الموافق ٢٦ يونيو ١٥٦١ م؛ س ٥٨٨، م ١٣٩٤، ص ٣٤٣، الجمعة ٩ ذي القعدة ٩٦٨ هـ/ الموافق ١ أغسطس ١٥٦١ م؛ محكمة الباب العالي، س ١٢٤، م ١٧١٨، ص ٣٦٥، الأربعاء ١٨ جماد أول ١٠٥٥ هـ/ الموافق ١٢ يوليو ١٦٤٥ م.
- (٤) محكمة قناطر السباع، س ١١٦، م ٣٢٦، ص ٦٥، الخميس ٢٥ محرم ٩٦١ هـ/ الموافق ٣١ ديسمبر ١٥٥٣ م؛ س ١٢٢، م ١١٨٣، ص ٣٣٣، الخميس ٩ صفر ٩٩٩ هـ/ الموافق ٧ ديسمبر ١٥٩٠ م.
- (٥) محكمة البرمشية، س ٧١٤، م ٤٩٣، ص ٢٠٣، الثلاثاء ١٠ محرم ١٠٩٠ هـ/ الموافق ٢١ فبراير ١٦٧٩ م.
- (٦) محكمة باب الشعرية، س ٥٩٢، م ٨١٢، ص ١٧٨، الجمعة ١ محرم ٩٩٥ هـ/ الموافق ١٢ ديسمبر ١٥٨٦ م؛ رضا أسعد السيد محمد شريف: محصول الأرز وتجارته في القرن الثامن عشر، رسالة ماجستير (غير منشورة)، قسم التاريخ، كلية الآداب - جامعة المنصورة، ٢٠٠٥، ص ٢٩٠.
- (٧) محكمة الصالحية النجمية، س ٤٤٠، م ٣٥٧، ص ٦٧، الثلاثاء ١١ جماد آخر ٩٤٦ هـ/ الموافق ٢٤ أكتوبر ١٥٣٩ م؛ س ٤٤٤، م ٧١٣، ص ٢٠٠، السبت ٦ شعبان ٩٦١ هـ/ الموافق ٦ يوليو ١٥٤٤ م؛ محكمة مصر القديمة، س ٨٦، م ٥٩٣، ص ٨٦، الاثنين ١ جماد أول ٩٥١ هـ/ الموافق ٢٢ يوليو ١٥٤٤ م؛ عبد الرحمن بن حسن الجبرتي: عجائب الآثار في التراجم والأخبار ج٤، تحقيق عبد الرحيم عبد الرحمن عبد الرحيم، القاهرة، الهيئة المصرية

- العامّة للكتاب، (مكتبة الأسرة)، ٢٠٠٣، ص ٢٩٣ - ٢٩٤ .
- (٨) رضا أسعد شريف: أعيان الريف المصري في العصر العثماني (١٥١٧- ١٧٩٨ م)، القاهرة، الهيئة المصرية العامة للكتاب، (سلسلة تاريخ المصريين العدد ٢٨٣)، ٢٠١٠، ص ١٣٤ .
- (٩) محكمة باب الشعرية، س٥٨٨، م ١٠٢٦، ص ٢٥١، الخميس ١٣ شوال ٩٦٨ هـ/ الموافق ٢٦ يوليو ١٥٤٤ م.
- (١٠) محكمة الصالح، س ٣١٠، م ٥٧٥، ص ١٦٧، الثلاثاء ١٨ ربيع أول ٩٧٦ هـ/ الموافق ١١ سبتمبر ١٥٦٨ م؛ محكمة الباب العالي، س ١٥٦، م ٢٦٣، ص ٦٦، الثلاثاء ١٥ شعبان ١٠٨٣ هـ/ الموافق ٦ ديسمبر ١٦٧٢ م.
- (١١) محكمة الباب العالي، س ١٤٣، م ١٣٥٩، ص ٤١٤، الثلاثاء ١٥ شوال ١٠٧٦ هـ/ الموافق ٢٠ إبريل ١٦٦٦ م.
- (١٢) المصدر السابق، س ١٠٤، م ٧٥٨، ص ٢٣٣، الأربعاء ١٧ رجب ١٠٣٢ هـ/ الموافق ١٧ مايو ١٦٢٣ م؛ س ١٣٣، م ١، ص ١، السبت ٥ ذي القعدة ١٠٦٦ هـ/ الموافق ٢٦ أغسطس ١٦٥٦ م؛ محكمة مصر القديمة، س ١٠١، م ٧١٠، ص ٢٦٨، الثلاثاء ١٠ جماد أول ١٠٦٠ هـ/ الموافق ١١ مايو ١٦٥٠ م.
- (١٣) محكمة طولون، س ١٧١، م ٢١٣، ص ٨٠٨، الاثنين ٢١ جماد آخر ٩٧٠ هـ/ الموافق ١٥ فبراير ١٥٦٣ م.
- (١٤) محكمة مصر القديمة، س ٩٣، م ٦٩، الأربعاء ١١ جماد أول ٩٧٨ هـ/ الموافق ١١ أكتوبر ١٥٧٠ م؛ محكمة قوصون، س ٢٥٣، م ٧١١، ص ٢٥٢، الجمعة ١١ جماد أول ١٠٠٥ هـ/ الموافق ٣١ ديسمبر ١٥٩٦ م.
- (١٥) محكمة جامع الحاكم، س ٥٥٣، م ٤٥٥٩، ص ١٧٧، الخميس ١٢ شعبان ٩٩٦ هـ/ الموافق ٧ يوليو ١٥٨٨ م.
- (١٦) عبد الرحمن الجبرتي: مصدر سابق ج ٣، ص ١٥١ .
- (١٧) محكمة قناطر السباع، س ١٢٢، م ٤٢٦، ص ١٠٥، الأربعاء ١١ شعبان ٩٩٥ هـ/ الموافق ١٨ يوليو ١٥٨٧ م؛ محكمة باب الشعرية، س ٦١٨، م ٩٨، ص ٢٧، الاثنين ١٥ صفر ١٠٥٦ هـ/ الموافق ٢ إبريل ١٦٤٦ م.
- (١٨) محكمة قوصون، س ٢٥٨، م ٣٦٢، ص ١٣٤، سنة ١٠١٤ هـ/ ١٦٣٠ م.
- (١٩) محكمة مصر القديمة، س ٩٢، م ١٧٢، ص ٣٢، الخميس ٤ رجب ٩٧١ هـ/ الموافق ١٧ فبراير ١٥٦٤ م؛ محكمة الزاهد، س ٦٦٦، م ٣٤٦، الأربعاء ٢٠ رمضان ١٠٠٨ هـ/ الموافق ٥ إبريل ١٦٠٠ م.
- (٢٠) عبد الرحمن الجبرتي: مصدر سابق ج ٣، ص ١٦٢ .
- (٢١) محكمة باب الشعرية، س ٥٨٢، م ١١٤، ص ٢٥، سنة ٩٥٥ هـ/ الموافق ١٥٤٨ م؛ س ٥٨٢، ص ٢٠٠، م ٩١٢، سنة ٩٥٥ هـ/ الموافق ١٥٤٨ م؛ محكمة طولون، س ١٨٨، م ١٠٤٢، ص



- ١٠١، الجمعة ١٩ محرم ١٠٠٩ هـ / الموافق ٣٠ يوليو ١٦٠٠ م.
- (٢٢) محكمة قناطر السباع، س ١١٦، م ٢٢٦، ص ٦٥، الخميس ٢٥ محرم ٩٦١ هـ / الموافق ٣١ ديسمبر ١٥٥٣ م؛ س ١٢٢، م ١١٨٣، ص ٢٢٣، الخميس ٩ صفر ٩٩٩ هـ / الموافق ٧ ديسمبر ١٥٩٠ م.
- (٢٣) محكمة باب الشعرية، س ٢٣، م ٩٧، ص ٢٣، الخميس ١٧ ذي الحجة ٩٥٥ هـ / الموافق ١٧ يناير ١٥٤٩ م؛ س ٥٨٨، م ١٣٩٤، ص ٣٤٣، الجمعة ١٩ القعدة ٩٦٨ هـ / الموافق ١ أغسطس ١٥٦١ م؛ محكمة مصر القديمة، س ٩٥، م ٢٦٤، ص ٥٣، السبت ٤ شوال ٩٨٨ هـ / الموافق ١٢ نوفمبر ١٥٨٠ م؛ محكمة باب الشعرية، س ٥٩٥، م ٢٩٩، ص ٧٨، الأحد ١٨ محرم ١٠٠٢ هـ / الموافق ١٣ أكتوبر ١٥٩٣ م؛ س ٥٩٥، م ٣٢١، ص ٨٣، الجمعة ٣ صفر ١٠٠٢ هـ / الموافق ٢٨ أكتوبر ١٥٩٣ م؛ محكمة قناطر السباع، س ١٣٠، م ٩٦، ص ٤٣، الثلاثاء غرة جماد آخر ١٠٥٥ هـ / الموافق ٢٥ يوليو ١٦٤٥ م.
- (٢٤) عبد الرحمن الجبرتي: مصدر سابق ج ٢، ص ٦٥٢ - ٦٥٣ .
- (٢٥) المصدر سابق ج ٢، ص ٦٤٩؛ نفسه ج ٣، ص ٢٦٤ .
- (٢٦) محكمة قناطر السباع، س ١١٦، م ٢٢٦، ص ٦٥، الخميس ٢٥ محرم ٩٦١ هـ / الموافق ٣١ ديسمبر ١٥٥٣ م؛ محكمة باب الشعرية، س ٥٨٥، م ١١٦٠، ص ٢٣١، الثلاثاء ٩ جماد أول ٩٦٢ هـ / الموافق ١ إبريل ١٥٥٥ م؛ محكمة طولون، س ١٨٧، م ٤١٤، ص ١٣٠، الاثنين ١٤ جماد أول ١٠٠٧ هـ / الموافق ١٤ ديسمبر ١٥٩٨ م.
- (٢٧) محكمة باب الشعرية، س ٥٨٨، م ٢١٠٤، ص ٥٢١، الثلاثاء ٢٧ محرم ٩٦٩ هـ / الموافق ٧ أكتوبر ١٥٦١ م؛ محكمة مصر القديمة، س ٨٨، م ١٣٤، ص ٢٥، الأربعاء ٣ ربيع أول ٩٥٨ هـ / الموافق ١١ مارس ١٥٥١ م.
- (٢٨) محكمة باب الشعرية، س ٥٨٤، م ١٧٠٠، ص ٣٧٤، الخميس ١٠ ذي القعدة ٩٦١ هـ / الموافق ٧ أكتوبر ١٥٥٤ م؛ محكمة مصر القديمة، س ٩٣، م ٦٩، الأربعاء ١١ جماد أول ٩٧٨ هـ / الموافق ١١ أكتوبر ١٥٧٠ م.
- (٢٩) محكمة مصر القديمة، س ٩٣، م ٧٧٧، ص ١٤٦، الثلاثاء ١٦ محرم ٩٧٩ هـ / الموافق ٩ يونيو ١٥٧١ م؛ عبد الرحمن الجبرتي: مصدر سابق ج ٣، ص ١٧٦ .
- (٣٠) المصدر السابق، س ٩٨، م ١٢٥، ص ٣٥، الاثنين ٢٣ جماد أول ١٠١٨ هـ / الموافق ٢٣ أغسطس ١٦٠٩ م؛ س ٩٨، م ١٢٨٢، الأربعاء ٢٥ ربيع آخر ١٠٢٦ هـ / الموافق ١ مايو ١٦١٧ م؛ س ٧٦٠، م ٢١٧، ص ٨٦، الجمعة ١٤ ربيع أول ١٠٤٠ هـ / الموافق ٢١ أكتوبر ١٦٣٠ م.
- (٣١) محكمة مصر القديمة، س ٩٦، م ٢١٨٨، ص ٥٦٧، الأربعاء ١٧ شعبان ٩٩٣ هـ / الموافق ١٤ أغسطس ١٥٨٥ م؛ محكمة طولون، س ١٨٧، م ٤١٤، ص ١٣٠، الاثنين ١٤ جماد أول ١٠٠٧ هـ / الموافق ١٤ ديسمبر ١٥٩٨ م؛ محكمة باب الشعرية، س ٥٩٥، م ٢٦٥٤، ص ٧٠٥، السبت ١٠ رمضان ١٠٠٢ هـ / الموافق ٣١ مايو ١٥٩٤ م؛ محكمة الباب العالي، س ١٣١، م

- ٢٨٢، ص ٧٩، الاثنين ٥ شعبان ١٠٦٣ هـ / الموافق ٣٠ يونيو ١٦٥٣ م.  
 (٣٢) عبد الرحمن الجبرتي: مصدر سابق ج ٣، ص ١٣٤ .  
 (٣٣) محكمة قناطر السباع، س ١١٨، م ٥٨٩، ص ١٢٦، سنة ٩٦١ هـ / ١٥٥٤ م.  
 (٣٤) محكمة مصر القديمة، س ٨٤، م ٧٧٨، ص ٢٠٩، السبت ١٦ ذي الحجة ٩٣٤ هـ / الموافق ١ سبتمبر ١٥٢٨ م؛ محكمة قناطر السباع، س ١٢٢، م ١١٨٣، ص ٣٣٣، الخميس ٩ صفر ٩٩٩ هـ / الموافق ٧ ديسمبر ١٥٩٠ م؛ محكمة الزاهد، س ٦٦٦، م ٣٤٦، الأربعاء ٢٠ رمضان ١٠٠٨ هـ / الموافق ٥ إبريل ١٦٠٠ م؛ محافظ الدشت: محفظة ٢٣٦، ص ٨٧، الاثنين ٨ محرم ١١٤٠ هـ / الموافق ٢٥ أغسطس ١٥٢٨ م.  
 (٣٥) محكمة مصر القديمة، س ١٠٠، م ١٤٢، ص ٥٦، الأربعاء ٢ ذي القعدة ١٠٥٣ هـ / الموافق ١٢ يناير ١٦٤٤ م.  
 (٣٦) المصدر السابق، س ٨٤، م ٧٧٨، ص ٢٠٩، السبت ١٦ ذي الحجة ٩٣٤ هـ / الموافق ١ سبتمبر ١٥٢٨ م.  
 (٣٧) محكمة باب الشعرية، س ٥٨٥، السبت ١٥ صفر ٩٦٢ هـ / الموافق ٩ يناير ١٥٥٥ م؛ م ١١٦٠، ص ٢٣١، الثلاثاء ٩ جماد أول ٩٦٢ هـ / الموافق ١ أبريل ١٠٠٠ م  
 (٣٨) محكمة الباب العالي، س ٧، م ٧٧٢، ص ١٣٢، الاثنين ١٩ رجب ٩٤٧ هـ / الموافق ١٩ نوفمبر ١٥٤٠ م.  
 (٣٩) محكمة باب سعادة والخرق، س ٣٧١، م ١٣٣٣، ص ٤٠٢، الجمعة ١٦ رجب ٩٩٩ هـ / الموافق ١٠ مايو ١٥٩١ م.  
 (٤٠) محكمة قناطر السباع، س ١٢٧، م ٤٣٥، ص ١٦٥، الخميس ١٤ ذي الحجة ١٠٣٦ هـ / الموافق ٢٦ أغسطس ١٦٢٧ م.  
 (٤١) رضا أسعد: محصول الأرز وتجارته، ص ٨١ - ٨٢ .  
 (٤٢) محكمة مصر القديمة، س ٩٣، م ٦٩، الأربعاء ١١ جماد أول ٩٧٨ هـ / الموافق ١١ أكتوبر ١٥٧٠ م؛ محكمة قوصون، س ٢٥٣، م ٧١١، ص ٢٥٢، الجمعة ١١ جماد أول ١٠٠٥ هـ / الموافق ٣١ ديسمبر ١٥٩٦ م.  
 (٤٣) محكمة باب الشعرية، س ٥٩٢، م ٨١٢، ص ١٧٨، الجمعة ١ محرم ٩٩٥ هـ / الموافق ١٢ ديسمبر ١٥٨٦ م؛ محكمة مصر القديمة، س ٩٨، م ١٧١٠، ص ٤٥٠، الثلاثاء ٢٩ شوال ١٠٢٠ هـ / الموافق ٣ يناير ١٦١٢ م.  
 (٤٤) عبد الرحمن الجبرتي: مصدر سابق ج ١، ص ١٧١ .  
 (٤٥) المصدر السابق ج ١، ص ٨١ - ٨٣ .  
 (٤٦) المصدر السابق ج ٣، ص ١٢٠ .  
 (٤٧) محكمة باب الشعرية، س ٥٨٨، م ١٠٢٦، ص ٢٥١، الخميس ١٣ شوال ٩٦٨ هـ / الموافق ٢٦

يونيو ١٥٦١ م.

(٤٨) محكمة الصالح، س ٣١٠، م ٥٧٥، ص ١٦٧، الثلاثاء ١٨ ربيع أول ٩٧٦ هـ / الموافق ١١ سبتمبر ١٥٦٨ م؛ محكمة الباب العالي، س ١٥٦، م ٢٦٣، ص ٦٦، الثلاثاء ١٥ شعبان ١٠٨٣ هـ / الموافق ٦ ديسمبر ١٦٧٢ م.

(٤٩) عبد الرحمن الجبرتي: مصدر سابق ج ٥، ص ١٣ .

(٥٠) المصدر السابق ج ٥، ص ١٦١ .

(٥١) المصدر السابق ج ٥، ص ٧٢ .

(٥٢) المصدر السابق ج ٥، ص ٧٤ .